DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

25 stycznia **Nr. 1.** Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY FINANSOWE.

1.

Nr. F. B. II/9/3 z dnia 18 grudnia 1931 r. w sprawie zarachowywania odpraw wypłacanych pracownikom nieetatowym.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że wydatki z tytułu wypłacanych odpraw pracownikom nieetatowym, na zasadzie postanowienia § 128 ustęp 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. Urz. M. K. Nr. 13 z roku 1929), należy zarachowywać na tę pozycję budżetową, na którą zaliczano wynagrodzenia danych pracowników przed ich zwolnieniem ze służby.

2.

Nr. F. D. III. 20/22 z dnia 27 grudnia 1931 r. w sprawie przejazdów wojskowych.

Wobec skarg, napływających od władz wojskowych, Ministerstwo Komunikacji przypomina konieczność ścisłego przestrzegania postanowienia działu B, rozdziału I, punkt 3, ustęp drugi Tymczasowych Przepisów Wykonawczych o przejazdach i przewozach wojskowych, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 11 z 1931 r., nakazującego umieszczanie na rozkazie wyjazdu odległości w kilometrach i ceny wydanego biletu.

3.

Nr. F. D. III. 20/24 z dnia 31 grudnia 1931 r. w sprawie przejazdów i przewozów wojskowych.

Tymczasowe Przepisy Wykonawcze o przejazdach i przewozach wojskowych (Dz. Urz. M. K

Nr. 11 z 1931 r.) uzupełnia się w dziale B, rozdział V, punkt 2 nowym ustępem c) o brzmieniu:

„c) oficerów i szeregowych rezerwy do sądów wojskowych i z powrotem w wypadkach, gdy wezwani nie posiadają środków na przejazd kolejowy."

4.

Nr. F. D. III. 20/18 z dnia 31 grudnia 1931 r. w sprawie przejazdów uczniów niektórych szkół wojskowych.

Dział B, rozdział II, punkt 1 Tymczasowych Przepisów Wykonawczych o przejazdach i przewozach wojskowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 11/1931) uzupełnia się następującem ustępem drugim:

uczniowie następujących zakładów wojskowych:

1) szkoły podchorążych piechoty w Ostrowie Mazowieckiem,

2) szkoły podchorążych kawalerji w Grudziądzu,

3) szkoły podchorążych artylerji w Toruniu,

4) szkoły podchorążych inżynierji w Warszawie,

5) szkoły podchorążych lotnictwa w Dęblinie,

6) szkoły podchorążych sanitarnych w Warszawie,

7) szkoły podchorążych dla podoficerów w Bydgoszczy,

są traktowani jako zawodowe osoby wojskowe w służbie czynnej wobec czego przysługuje im prawo korzystania z taryfy wojskowej na podstawie legitymacyj osobistych.

5.

Nr. F. D. III. 20/28 z dnia 4 stycznia 1932 r. w sprawie przejazdów zawodowych osób wojskowych w stanie nieczynnym.

Wobec stwierdzonych faktów przejazdu zawodowych osób wojskowych w stanie nieczynnym za biletami wojskowemi, uzyskanemi na podstawie legitymacyj osobistych, w których stan nieczynny jest wyraźnie zaznaczony oraz wobec stwierdzonego przejazdu za takimi biletami osób wojskowych w stanie spoczynku, Ministerstwo Komunikacji przypomina postanowienie części I, rozdział II, dział A, punkt 1 f Taryfy wojskowej, które uprawnia do korzystania z taryfy wojskowej za okazaniem legitymacji osobistej tylko zawodowe osoby wojskowe w stanie **czynnym.**

Nieprzestrzeganie tego przepisu przez kasjerów biletowych powoduje scysje podróżujących wojskowych z personelem rewizyjnym i wywołuje niepotrzebną korespondencję.

W związku z powyższem Ministerstwo Komunikacji oznajmia, że pracownicy kolejowi winni bezpodstawnego honorowania dowodów, nieuprawniających do ulgi, będą w takich wypadkach pociągani bezwzględnie do odpowiedzialności.

6.

Nr. F. B. II. 9/2 z dnia 4 stycznia 1932 r. w sprawie zarachowania wydatków na utrzymanie rurociągów gazowych.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że wydatki, związane z utrzymaniem sieci rurociągów gazowych, znajdujących się na terenie kolei dla gazu z gazowni miejskich (obcych), a prowadzących do budynków mieszkalnych i stacyjnych, należy zarachowywać — o ile chodzi o sieć zewnątrz budynków położoną — na budżet służby drogowej działu 2, rozdział 2, § 5 „Budynki" — o ile zaś o sieć wewnątrz budynków — na poz. 2, § 2, rozdz. 2, względnie 3A, lub 4A, działu 2.

7.

Nr. F. D. IV. 31/4/1931 z dnia 7 stycznia 1932 r. w sprawie zmiany postanowień §§ 6, 12 i 16 Instrukcji dla rewizorów pociągów (Nr. F. 14).

Z natychmiastową ważnością należy w „Instrukcji dla rewizorów pociągów (Nr. F. 14) przeprowadzić odręcznie następujące zmiany:

1) skreślić tekst §-u 6 (z wyłączeniem tytułu) i zastąpić go tekstem następującym:

„Rewizję dowodów przejazdowych w pociągach mogą wykonywać:

a) przedstawiciele Kontroli Państwowej i Głównej Inspekcji Komunikacji, Naczelnicy Wydziałów: Handlowo - Taryfowego, Kontroli Dochodów i **Wydziału Ruchu,** Kontrolerzy: Przewozów, Dochodów i Ruchu — **bez specjalnego upoważnienia;**

b) rewizorzy pociągów **na podstawie stałych pisemnych upoważnień urzędowych,** podpisanych przez Naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów;

c) pracownicy względnie osoby, które okażą **specjalne upoważnienie,** wydane im przez Ministerstwo Komunikacji lub przez Naczelnika Wydziału Kontroli Dochodów Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Upoważnienie sporządza się zgodnie z treścią załącznika 1".

2) W § 12, ust. 4, punkcie drugim, w wierszu przedostatnim i ostatnim skreślić słowa „potrącenia mu dopłaty z najbliższego uposażenia" i w ich miejsce dopisać słowa: „ściągnięcia dopłaty".

3) Skreślić tekst §-u 16 i zastąpić go następującym nowym tekstem:

§ 16.

„Rewizja wagonów (przedziałów) pocztowych."

„1. Rewizję wagonów (przedziałów) pocztowych przeprowadzają **zasadniczo wyłącznie rewizorzy pociągów i tylko podczas postoju na stacjach.**

W wypadkach, gdy w danym pociągu niema rewizora pociągów, a istnieje podejrzenie, że w wagonie (przedziale) pocztowym jadą osoby do tego nieuprawnione — rewizję przeprowadza zawiadowca stacji lub dyżurny ruchu.

2. Rewizorzy pociągów mogą wchodzić do wagonu (przedziału) pocztowego tylko razem z kierownikiem pociągu lub dyżurnym ruchu, i powinni przed wejściem okazać kierownikowi poczty ruchomej kolejowy dowód tożsamości osoby i upoważnienie do przeprowadzania rewizji pociągów.

3. W obecności kierownika poczty ruchomej rewizor pociągów powinien wezwać osoby jadące w wagonach (przedziałach) pocztowych — do okazania legitymacyj, wydawanych według ustanowionego wzoru przez urzędy pocztowe, administrujące kursami ambulansowemi i konwojowemi.

4. W wypadkach ujawnienia osób, nieuprawnionych do przejazdu w wagonie (przedziale) pocztowym, rewizor pociągów powinien wezwać te osoby do natychmiastowego opuszczenia wagonu (przedziału) i postąpić w myśl §-u 11-go, 12-go i 13-go niniejszej instrukcji."

SPRAWY RUCHOWE.

8.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1931 r. Nr. R. O. II/25/19 w sprawie wydania „Instrukcji dla drużyn konduktorskich".

Niniejszem zatwierdzam „Instrukcję dla drużyn konduktorskich", która ukaże się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 1932 r.

9.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 23 grudnia 1931 r. Nr. R. O. V/135/8/31 o zmianach w „Przepisach o skróconych adresach liczbowych" (Nr. R. 18) i w „Przepisach o doniesieniach i o przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych" (Nr. R. 3).

Poleca się uskutecznić w „Przepisach o skróconych adresach liczbowych" (Nr. R. 18) następujące zmiany:

1) dodać w końcu rubryki „otrzymują" w adresie Nr. 51 słowa: „Prokurator przy Sądzie Okręgowym i Sędzia Śledczy",

2) Skreślić w rubryce „otrzymują" w wierszu trzecim od końca w adresach Nr. Nr. 52, 55, 57, 58, 59, 60, 61, 63 i 64 słowa „i Sędzia Śledczy",

3) Skreślić w rubryce „otrzymują" całkowicie wiersz trzeci od końca w adresie Nr. 62.

Równocześnie, w związku z powyższem, poleca się uskutecznić w „Przepisach o doniesieniach i o przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych" (Nr. R. 3) następujące zmiany:

1) Na str. 16 w wierszu 5 od końca po słowie „oraz" dodać „o niektórych wypadkach i ważniejszych wydarzeniach również i",

2) w załączniku Nr. Ia w wierszach 2 i 4 od góry w rubryce 9 dodać literę „t", a w wierszu 3 od dołu w tejże rubryce skreślić literę „t".

10.

Nr. R. T. IV. 112/1/32 z dnia 8 stycznia 1932 r. w sprawie Przepisów o postępowaniu w wypadkach przeszkód w przewozie poczty na kolejach.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i stosowania wydane przez Ministerstwo Poczt i Telegrafów w porozumieniu z Ministerstwem Komunikacji przepisy o postępowaniu w wypadkach przeszkód w przewozie poczty na kolejach.

POSTĘPOWANIE W WYPADKACH PRZESZKÓD W PRZEWOZIE POCZTY NA KOLEJACH.

A. Wyłączenie wagonu pocztowego z pociągu.

1. W razie konieczności wyłączenia z pociągu wagonu pocztowego lub kolejowego z przedziałem pocztowym z powodu niezdatności do ruchu, organa kolejowe powinny zawiadomić o tem niezwłocznie personel wagonu (przedziału) pocztowego i porozumieć się z nim co do przeładowania i dalszego wysłania poczty.

2. Poczta powinna zasadniczo być przeładowana do zapasowego wagonu pocztowego, a jeżeli go niema, do innego wagonu lub przedziału kolejowego, dostarczonego na żądanie kierownika poczty ruchomej przez urząd stacyjny.

Gdy zapasowy wagon pocztowy znajduje się na jednej z następnych stacyj kolejowych, a przeładowanie może być do tej stacji odłożone, wówczas dyżurny ruchu powinien na żądanie kierownika poczty ruchomej wezwać dotyczący urząd stacyjny do przygotowania wagonu zapasowego.

3. Urząd stacyjny jest obowiązany na żądanie kierownika poczty ruchomej udzielić bezpłatnie pomocy przy przeładowaniu poczty. Personel, wyznaczony do tej czynności przez urząd stacyjny, dokonywa przeładowania poczty wspólnie z personelem poczty ruchomej pod kierownictwem i odpowiedzialnością funkcjonarjuszów pocztowych.

4. Czas postoju pociągu na przeładowanie poczty wyznacza dyżurny ruchu w porozumieniu z kierownikiem poczty ruchomej.

5. Gdy wyznaczony czas postoju pociągu w sposób powyższy nie wystarcza na przeładowanie całej poczty, wówczas należy przeładować i wysłać tym samym pociągiem przynajmniej gotowe odsyłki listowe i te listowe odsyłki, które można jeszcze sporządzić przed odejściem pociągu.

6. Przeładowane do tego samego pociągu odsyłki listowe należy wysłać stosownie do okoliczności albo pod konwojem kanduktora bagażowego, albo też pod konwojem funkcjonarjusza z pośród personelu poczty ruchomej, stosownie do uznania kierownika poczty ruchomej.

Jeżeli przeładowaną do tego samego pociągu pocztę listową konwojuje funkcjonarjusz pocztowy, to należy mu przekazać do dalszego przewozu oprócz poczty listowej, także o ile możności paczki lotnicze i pilne.

7. Gdy na stacji przeładowania jest dworcowy urząd pocztowy, to przeładowaną pocztę listową może konwojować w razie potrzeby funkcjonarjusz tego urzędu, jeżeli warunki służbowe na to pozwalają.

8. Poczta ruchoma oddaje konduktorowi bagażowemu (konwojentowi pocztowemu) wraz z ładunkiem gotowe wykazy ładunku, zaadresowane do pocztowych urzędów i ambulansów stycznych, którym konduktor (konwojent) ma po drodze wydać ładunek.

9. Oprócz wykazów, wymienionych w pkt. 8, poczta ruchoma sporządza na ładunek przekazywany konduktorowi bagażowemu (konwojentowi pocztowemu) wykaz ogólny w dwóch egzemplarzach. Konduktor (konwojowy), przyjmujący ładunek pocztowy do dalszego przewozu, potwierdza przez kalkę odbiór ładunku na obydwóch egzemplarzach wykazu ogólnego, poczem pierwopis zatrzymuje, a odbitkę zwraca.

10. Przeładowaną pocztę konduktor bagażowy (konwojowy pocztowy) wydaje wraz z przynależnemi wykazami posłańcom przydrożnych urzędów pocztowych, którzy wylegitymują się prawidłowo wystawionym wykazem ładunku; posłańcy ci potwierdzają odbiór poczty na pierwopisie wykazu ogólnego. Konduktor (konwojowy) nie przyjmuje od wymienionych posłańców żadnego ładunku pocztowego.

Pierwopis wykazu ogólnego konduktor bagażowy oddaje końcowemu urzędowi stacyjnemu, a konwojent pocztowy końcowemu urzędowi pocztowemu.

11. O wyłączeniu wagonu pocztowego i przeładowaniu poczty dyżurny ruchu jest obowiązany zawiadomić telegraficznie następne stacje, celem poinformowania o tem zainteresowane urzędy pocztowe lub ich posłańców, oczekujących na pociąg. W zawiadomieniu tem dyżurny powinien także wskazać gdzie się znajduje wagon, w którym umieszczono przeładowaną pocztę.

12. Z przesyłek, które pozostały w wagonie wyłączonym z pociągu, należy sporządzić odsyłki według planu wymiany obowiązującego w danym ambulansie, przyczem skład odsyłek powinien być dostosowany do zmienionych warunków odprawy. Tak przygotowaną pocztę należy przekazać najbliższemu odpowiedniemu ambulansowi lub też miejscowemu urzędowi dworcowemu.

Personel wyłączonej poczty ruchomej dojeżdża do celu następną odpowiednią pocztą ruchomą i jest obowiązany na żądanie kierownika poczty ruchomej pomagać w pracy.

13. Przeładowanie poczty z powodu wyłączenia wagonu pocztowego z pociągu lub z powodu innego wypadku należy uskuteczniać przy zachowaniu następujących przepisów:

a) przygotowanie poczty do przeładowania i samo przeładowanie powinno odbyć się z należytym pośpiechem;

b) ładunek znajdujący się w wagonie wyładowywanym i załadowywanym jakoteż ładunek przenoszony z jednego wagonu do drugiego, powinien być strzeżony przez personel poczty ruchomej. W razie potrzeby należy zażądać ochrony policji;

c) listy wartościowe, workowniki i przesyłki polecone oraz worki wartościowe i paczki awizowane powinni przenosić z wagonu do wagonu funkcjonarjusze pocztowi, którzy są za nie odpowiedzialni. Pozostałe przedmioty może przenosić w razie potrzeby personel stacyjny z zachowaniem przepisów pkt. 3, paczki jednak wartościowe z zawartością pieniężną powinien przenosić, o ile to jest tylko możliwe (personel poczty ruchomej;

d) przesyłki rejestrowane z otwartych odsyłek należy przed przeładowaniem powiązać, włożyć do nieuszkodzonego worka i worek zawiązać;

e) opróżniony wagon po przeszukaniu przegródek i schowków należy zamknąć i klucze oddać dyżurnemu ruchu, a jeżeli na danej stacji jest pocztowy urząd dworcowy, to funkcjonarjuszowi tego urzędu.

14. Jeżeli nie można przeładować wszystkich paczek z braku czasu lub miejsca w nowym wagonie, to należy przeładować oprócz paczek wartościowych ile możności także paczki pilne, lotnicze i pośpieszne. Paczki nieprzeładowane należy przekazać konduktorowi pocztowemu, pełniącemu służbę w magazynie wyłączonego wagonu.

Wymieniony konduktor pocztowy przekazuje, zależnie od okoliczności, pozostały ładunek miejscowemu urzędowi pocztowemu lub najbliższemu właściwemu ambulansowi z pomocą miejscowego personelu pocztowego. W razie potrzeby urząd stacyjny powinien udzielić pomocy, gdy chodzi o przeładowanie poczty do ambulansu.

Gdyby załadowanie paczek do najbliższego ambulansu natrafiało na trudności z powodu ich większej liczby, wówczas konduktor pocztowy powinien w porozumieniu z urzędem stacyjnym przeładować paczki do wagonu towarowego (gdy niema na miejscu zapasowego wagonu pocztowego) i zażądać od tegoż urzędu, aby załadowany wagon włączono do najbliższego odpowiedniego pociągu, prowadzącego wagon pocztowy. W czasie jazdy postępuje wymieniony konduktor pocztowy, jak konwojent otwartego wagonu dodatkowego.

15. Poczta ruchoma z obsadą jednoosobową jest obowiązana w razie wyłączenia wagonu pocztowego z pociągu oddać o ile możności pocztę listową w gotowych odsyłkach konduktorowi bagażowemu w sposób wskazany w pkt. 8 i 9. Z ładunkiem pozostałym konwojowy poczty ruchomej postępuje według pkt. 14.

B. Przerwa w ruchu kolejowym.

16. W razie przerwy w ruchu kolejowym, która nie pozwala na dalsze wysłanie wagonu pocztowego, a komunikacja odbywa się z przesiadaniem, powinna być przynajmniej poczta listowa wysłana dalej najbliższym pociągiem.

17. Pocztę nieprzeładowaną należy stosownie do okoliczności bądź przekazać najbliższemu urzędowi pocztowemu, bądź też kierować do celu drogą okólną.

W razie konieczności wysłania poczty drogą kołową (traktem) należy, gdy niema w pobliżu urzędu pocztowego, postarać się o potrzebne środki przewozowe w najbliższej miejscowości. Ładunek pocztowy konwojuje wówczas do najbliższego odpowiedniego urzędu pocztowego funkcjonarjusz poczty ruchomej. Urząd ten wysyła otrzymaną pocztę dalej według wskazówek poczty ruchomej.

18. Przy przeładowaniu poczty należy postępować według zasad ustalonych w pkt. 13.

19. Kierownik poczty ruchomej jest obowiązany o wypadku i stanie sprawy donieść telegraficznie swojej władzy przełożonej i zażądać w razie potrzeby dalszych wskazówek.

C. Wypadki kolejowe.

20. O każdym wypadku, któremu uległ funkcjonarjusz pocztowy przy wykonywaniu czynności służbowych na kolejach, oraz o każdym wypadku uszkodzenia ładunku lub mienia pocztowego z winy kolei należy zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i niezależnie od tego donieść o tem pisemnie właściwemu urzędowi stacyjnemu.

21. Gdy wskutek wypadku kolejowego wagon pocztowy uległ uszkodzeniu, wówczas personel poczty ruchomej powinien dołożyć wszelkich starań, aby ładunek i mienie pocztowe uchronić od straty.

Przedewszystkiem należy zabezpieczyć przedmioty wartościowe. Dokumenty wymiany należy zebrać i sporządzić na ich podstawie zestawienie przychodu i rozchodu celem stwierdzenia, czy jaki przedmiot nie zaginął.

22. Osoby postronne należy z pomocą policji lub personelu kolejowego trzymać zdala od wagonu i ładunku pocztowego.

23. Zależnie od rozmiarów i miejsca wypadku, należy ocalały ładunek wysłać najbliższym odpowiednim pociągiem dalej lub też przekazać miejscowemu urzędowi pocztowemu za pokwitowaniem.

24. O wypadku oraz stanie personelu, ładunku i mienia pocztowego należy zawiadomić telegraficznie władze przełożone poczty ruchomej i swoją Dyrekcję Poczt i Telegrafów.

25. W razie gdyby personel poczty ruchomej okazał się wskutek wypadku niezdolny do jakiejkolwiek czynności, to do czasu przybycia organów pocztowych zabezpieczenie ładunku i mienia pocztowego należy do organów kolejowych, które w razie potrzeby powinny wezwać do pomocy policję.

26. Wszystkich pracowników pocztowych, którzy ucierpieli wskutek wypadku, chociażby nie mieli żadnych zewnętrznych oznak obrażeń, powinien zbadać lekarz kolejowy.

ZARZĄDZENIA CENTRALNEGO BIURA STATYSTYKI PRZEWOZÓW P. K. P.

11.

Zarządzenie Centralnego Biura Statystyki Przewozów P. K. P. Nr. 1837/31 z dnia 18 grudnia 1931 r. w sprawie zmian i uzupełnień w Podręczniku Statystycznym (wydanie V — 1931 r.).

Z dniem 1 stycznia 1932 r. wszedł w życie dodatek Nr. 2 do Podręcznika Statystycznego przewozu towarów na P. K. P. (wydanie V z roku 1931), zawierający zmiany i uzupełnienia do wszystkich trzech części Podręcznika, które należy odręcznie sprostować we wszystkich posiadanych egzemplarzach.

Dodatek ten został wydany w oddzielnej odbitce i wysłany Dyrekcjom dla rozesłania wszystkim, którzy otrzymali Podręcznik.

Sprostowanie.

W ustępie (1) § 2 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 24, poz. 190 z 1931 r.) należy obok nazw kolei, wymienionych pod następującemi Nr. porz., przed stawką w groszach, umieścić znak „|"

I. Dyrekcja Warszawska

Nr. porz. 1 — 2 przed stawką 23
Nr. porz. 3 — 4 przed stawką 27
Nr. porz. 5, 6, 7 przed stawką 33

II. Dyrekcja Radomska

Nr. porz. 3, 4, 5 przed stawką 30

III. Dyrekcja Wileńska

Nr. porz. 2, 3, 4, 5, 6 przed stawką 30
Nr. porz. 7, 8 przed stawką 38.

W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 28 listopada 1931 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 24, poz. 192 z 1931 r.), w wierszu „(Przedruk .... z dnia 23 grudnia 1931 r.)" należy cyfrę „23" poprawić na „24".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 58391. 18.I.32. 8 500.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, Nowy Świat Nr. 14, biuro Nr. 70 A, telefon wewn. M. K. Nr. 48). Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego (Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych) Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Prenumerata wynosi rocznie 8 zł., kwartalnie 2 zł. Cena poszczególnego numeru 50 gr. — Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

5 lutego | Nr 1. | Rok 1932.

T R E Ś Ć:

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w listopadzie 1931 r.

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w listopadzie r. ub. (30 dni) wyniósł ogółem 10 053.837 osób i w porównaniu z październikiem r. ub. (31 dzień — 10.705.977 osób) zmniejszył się o 6,1%, a w porównaniu z listopadem roku 1930 (12.104.048 osób) zmniejszył się o 16,9%.

W związku z powyższem ruch pasażerski w tym okresie nie okazywał większego ożywienia i odbywał się według zimowego rozkładu, dostosowanego do zmniejszonej frekwencji podróżnych.

Regularność ruchu dalekobieżnych pociągów pasażerskich wynosiła w listopadzie r. ub. 87%.

Przewóz towarów w listopadzie r. ub. przy 25 dniach roboczych wynosił, z wyjątkiem kolejowych gospodarczych, 6.576.320 tonn czyli w porównaniu z październikiem r. ub. (27 dni roboczych—6.578.535 tonn) zmniejszył się również o 0,1%, w porównaniu zaś z listopadem roku 1930 (6.903.491 tonna) zmniejszył się o 4,7%.

Naładowano w listopadzie r. ub. na stacjach linji normalnotorowych Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska 447.900 wagonów 15-to tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 37.440 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 485.340 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z październikiem r. ub. (522.319 wagonów), ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów zmniejszyła się o 7,1% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach Polskich Kolei Państwowych i wolnego miasta Gdańska (477.059 wagonów) zmniejszył się o 6,1%. W porównaniu z listopadem roku 1930 (527.010 wagonów) praca ogólna zmniejszyła się o 7,9%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. w listopadzie dni roboczych 25	1931 r. w październiku dni roboczych 27	w listopadzie więcej + mniej — w procentach	1930 r. w listopadzie dni roboczych 24	W listopadzie 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	199.195	199.908	— 0,4%	187.320	+ 6,3%
Drzewa	20.820	24.676	— 15,6%	28.350	— 26,6%
Nawozów sztucznych . .	1.800	1.767	+ 1,9%	870	+ 106,9%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	4.830	8.401	—42,5%	6.840	— 29,4%
Rolniczych i aprowizacji .	90.570	91.915	— 1,5%	121.380	— 25,4%
Pozostałych ładunków . .	130.685	150.392	— 13,1%	143.370	— 8,8%
Razem	447.900	477.059	— 6,1%	488.130	— 8,2%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	8.820	10.664	— 17,3%	12.630	— 30,2%
Tranzytem przez Polskę .	28.620	34.596	— 17,3%	26.250	+ 9.0%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	485.340	522.319	— 7,1%	527.010	— 7,9%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli wszystkie pozycje naładunku na P. K. P. i przyjęcia ładunków od kolei zagranicznych uległy zmniejszeniu. W szczególności zmalał naładunek drzewa i materjałów budowlanych. Tylko ładowanie nawozów sztucznych w listopadzie nieco się zwiększyło (o 1,9%).

Buraków cukrowych naładowano w listopadzie r. ub. 47.400 wagonów; w porównaniu z listopadem roku 1930 (75.780 wagonów) mniej o 28.380 wagonów czyli o 37,5%. Kampanja buraczana została ukończona w r. ub. wyjątkowo wcześnie, bo już w listopadzie, podczas gdy lat poprzednich ładowano buraki jeszcze w styczniu. Za cały czas kampanji roku 1931 (wrzesień — listopad) naładowano ogółem 95.514 wagonów, w porównaniu z kampanją roku 1930/1931 (197.315 wagonów) mniej o 101.801 wagonów czyli o 51,6%.

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węgowych przedstawiają się w listopadzie jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. listopad 25 dni roboczych	1931 r. październik 27 dni roboczych	w listopadzie więcej + mniej — w procentach	1930 r. w listopadzie 24 dni roboczych	W listopadzie 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
Górnośląskie.	144.399	146.343	— 1,3%	136.470	+ 5,9%
Dąbrowskie	40.745	39.812	+ 2,3%	37.710	+ 8,0%
Krakowskie	14.051	13.753	+ 2,3%	13.140	+ 6,8%
Razem	199.195	199.908	— 0,4%	187.320	+ 6,3%

Zagłębia	1931 r. listopad 25 dni roboczych	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. w listopadzie więcej + mniej — w procentach	1930 r. w listopadzie 24 dni roboczych	W listopadzie 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
	Z tego załadowano na wywóz zagranicę:				
a) przez:					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	67.650	66.185	+ 2,2%	49.740	+ 36,0%
b) do:					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji i Włoch . . .	14.700	15.159	— 3,0%	18.330	— 19,8%
Rumunji	300	620	— 51,6%	420	— 2,9%
Niemiec, Prus Wschodnich	7.650	8.122	— 5,8%	7.890	— 3,0%
Rosji i Łotwy	510	279	+ 82,8%	660	— 22,7%
Razem	90.810	90.365	+ 0,5%	77.040	+ 17,9%

Naładowano węgla w listopadzie r. ub. w zagłębiu Górnośląskiem nieco mniej, a w dwóch pozostałych zagłębiach nieco więcej niż w miesiącu poprzednim przyczem na wywóz naładowano więcej prawie o 500 wagonów i zwiększenie dotyczy głównie węgla eksportowego przez Gdański Gdynię.

Norma łodowania węgla wynosiła w listopadzie r. ub. 8.100 wagonów 15-to tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi, przeciętnie zaś ładowano w dniu roboczym 7967 wagonów, t. j. mniej niż przewidziano normą o 133 wagony dziennie, co stanowi — 1,6%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W Zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5982 wagony ładowano 5776 wagonów dziennie czyli mniej od normy o 3,4%.

W Zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1602 wagony ładowano 1629 wagonów czyli więcej od normy o 1,7%.

W Zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wagonów ładowano 562 wagony czyli więcej od normy o 8,9%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w listopadzie jak następuje:

Porty	1931 r. listopad 25 dni roboczych	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. w listopadzie więcej + mniej — w procentach	1930 r. listopad 24 dni roboczych	W listopadzie 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
	a) w wagonach 15-tonnowych				
Gdańsk	37.177	36.394	+ 2,2%	34.500	+ 7,8%
Gdynia	29.032	30.450	— 4,7%	16.393	+ 77,1%
Razem	66. 209	66.844	— 0,9%	50.893	+ 30,1%
	b) w tonnach				
Gdańsk	557.650	545.903	+ 2,2%	517.495	+ 7,8%
Gdynia	435.483	456.749	— 4,7%	245.905	+ 77,1%
Razem	993.133	1,002.652	— 0,9%	763.400	+ 30,1%

Z powyższej tabeli widać, że w listopadzie r. ub. przeładowano w portach węgla eksportowego ogółem o 0,9% mniej niż w październiku i nie osiągnięto 1.000.000 tonn. Zmniejszenie dotyczy wyłącznie Gdyni, a w Gdańsku przeładunek był nawet większy o 2,2%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w listopadzie r. b. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. listopad 25 dni roboczych	1931 r. październik 27 dni roboczych	1931 r. w listopadzie więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. listopad 24 dni roboczych	W listopadzie 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	557.650	545.903	+ 2,2%	517.495	+ 7,8%
Zboże	21.731	19.950	+ 8,9%	19.629	+ 10,7%
Cukier	37.952	6.000	+ 532,5%	10.684	+ 255,2%
Drzewo	35 840	27.230	+ 31.6%	42 306	— 15,3%
Cement	—	631	— 100.0%	4.194	— 100,0%
Żelazo	2.365	575	+ 311,3%	3.180	— 25,6%
Produkty naftowe	3.185	3.300	— 3,5%	2.430	+ 31,1%
Inne ładunki	40.720	29.321	+ 38,9%	22.030	+ 84,8%
Razem	699.443	632.913	+ 10,5%	621.948	+ 12,5%
Przywóz					
Ruda żelazna	19.605	38.831	— 49,5%	29.059	— 32,5%
Złom	1 390	340	+ 308.8%	2.621	— 47,0%
Żelazo	15	105	— 85,7%	780	— 98,1%
Nawozy sztuczne	30	4 098	— 99,9%	16.231	— 99,8%
Inne ładunki	13 228	9.906	+ 33,5%	17.206	— 23,1%
Razem	34.268	53.280	— 35,7%	65.897	— 48,0%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. listopad 25 dni roboczych	1931 r. październik 27 dni roboczych	1931 r. w listopadzie więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. listopad 24 dni roboczych	W listopadzie 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	435.483	456.749	— 4,7%	245 905	+ 77,1%
Zboże	—	570	— 100.0%	—	— —
Cukier	31.707	10.035	+ 216,0%	26.000	+ 22,0%
Drzewo	2.240	3.205	— 30,1%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	24.958	22 348	+ 11,7%	7.606	+ 228,1%
Razem	494.388	492.907	+ 0,3%	279.511	+ 76,9%
Przywóz					
Ruda	4.974	5.025	— 1,0%	1.680	+ 196,1%
Złom	23.105	42.095	— 45,1%	18.130	+ 27,4%
Ryż	2.940	2.770	+ 6,1%	3.060	— 3,9%
Nawozy sztuczne	285	5 655	— 95,0%	90	+ 216,7%
Inne ładunki	4.020	6.082	— 33,9%	1.616	+ 148.8%
Razem	35.324	61.627	— 42,7%	24.576	+ 43,7%

Ogółem wywóz przez Gdańsk i Gdynię zwiększył się w listopadzie w porównaniu z październikiem r. ub. o 68.000 tonn czyli o 6%, przywóz zaś zmniejszył się o 45.000 tonn czyli o 39,4%. Wzrost wywozu dotyczy głównie cukru (o 53.624 tonn czyli o 434,4% więcej) a w mniejszym stopniu drzewa, zboża i żelaza. Zmniejszenie przywozu odnosi się głównie do rudy, złomu i nawozów sztucznych.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię przedstawia się w listopadzie r. ub. jak następuje:

(liczbą wagonów 15 tonnowych)

Rodzaj ładunków:	1931 r. Listopad 25 dni roboczych	1931 r. Październik 27 dni roboczych	1931 r. W listopadzie więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Listopad 24 dni roboczych	W listopadzie 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do 1930 r.
Wywóz:					
Zboże	2.042	2.147	— 4,9%	1.835	+ 8,3%
Mąka	156	264	— 40,9%	329	— 52,6%
Węgiel	80.775	80.636	+ 0,2%	70 664	+ 14,3%
Drzewo	5 504	6.253	— 12,0%	12.160	— 54,7%
Bawełna	117	73	+ 60,3%	121	— 3,3%
Materjały budowlane	285	352	— 19,0%	849	— 66.4%
Produkcja przemysłowa	5 344	5.107	+ 4,6%	7.035	— 24.0%
Cukier	4.778	1.252	+ 281,6%	2.077	+ 130,0%
Pozostała aprowizacja	5.149	5 830	— 11,7%	5.577	— 7.7%
Inne ładunki	5 554	5.284	+ 5,1%	4.539	+ 22,4%
Razem	109.704	107.198	+ 2,3%	105.186	+ 4,3%
Przywóz:					
Zboże	238	194	+ 22,7%	42	+ 466,7%
Mąka	3	5	— 40,0%	3	—
Węgiel	326	414	— 21,3%	398	— 18.1%
Drzewo	139	199	— 30,2%	297	— 53,2%
Bawełna	509	691	— 13,3%	487	+ 4,5%
Materjały budowlane	632	686	— 7,9%	661	— 4,4%
Produkcja przemysłowa	4.330	6.484	— 33,2%	8.090	— 46.5%
Ruda żelazna	2.122	3.811	— 44,3%	2 221	— 4,5%
Pozostała aprowizacja	1.913	2.032	— 5,6%	2.567	— 25,5%
Inne ładunki	2.796	3.297	— 15,2%	3.444	— 17.1%
Razem	13.008	17.813	— 27,0%	18.210	— 28,6%

Ogółem wywóz w listopadzie był większy niż w październiku o 2.506 wagonów czyli o 2,3%, przywóz zaś był mniejszy o 4.805 wagonów czyli o 27%.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 listopada r. ub. wynosił:

Parowozów 5404, w porównaniu z ilostanem na 1/XI r. 1930 (5373) więcej o 0,6%. W naprawie było parowozów 12,41%, mniej niż w tymże okresie czasu roku 1930 (15.81%) o 3,4%.

Wagonów osobowych było 12090, więcej niż w roku 1930 (12004) o 0,7%. W naprawie było wagonów osobowych 7,6%, mniej niż w roku 1930 (8,37%) o 0,77%.

Wagonów towarowych było 154913, więcej niż w roku 1930 (150798) o 2,7%. W naprawie było wagonów towarowych 4,3%, więcej niż w roku 1930 (3,84%) o 0,46%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w listopadzie ilości następujące:

parowozów	osobowych	2
„	towarowych	13
wagonów	osobowych	10
„	towarowych	275.

Na 1 grudnia r. ub. liczba wagonów towarowych, odstawionych do rezerwy, w związku z ukończeniem kampanji buraczanej znów się zwiększyła i wynosiła:

krytych	21.745
węglarek	12.915
platform	9.709
innych	231
Razem	44.600 wagonów.

(na 1/XI. 1931 r. było w rezerwie 29.947 wagonów).

Przebieg pociągów w listopadzie r. ub. wynosił:

w ruchu osobowym	4.994.004	poc. km.
„ towarowym	4.399.814	„ „
Razem	9.393.818	poc. km.

W porównaniu z październikiem 1931 r. (9.764.068) ogólny przebieg pociągów w listopadzie r. ub. zmniejszył się o 3,8%; w porównaniu zaś z listopadem r. 1930 (9.936.171) zmniejszył się o 5,5%.

Działalność Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryfowej przedstawia się w listopadzie r. ub. jak następuje:

Zmian i uzupełnień doznały liczne taryfy **osobowe,** bagażowe i ekspresowe w **komunikacji z zagranicą.**

Od dn. 1 listopada wprowadzono do zeszytu I taryfy Polsko-Włoskiej nowe stawki dotyczące przewozu osób i bagażu, również z dniem 1 listopada weszła w życie taryfa międzynarodowa Czesko-Rumuńska na przewóz osób i bagażu; zmian doznała od tej daty taryfa Polsko-Węgierska w tabelach opłat na przewóz osób i bagażu. Z dniem 1 listopada zawieszono ważność taryfy międzynarodowej na przewóz osób, psów, bagażu oraz przesyłek ekspresowych w komunikacji bezpośredniej pomiędzy Polską a Austrją, jak również wstrzymano ważność taryfy pomiędzy Niemcami a Austrją przez Czechosłowację.

Od dn. 15 listopada weszła w życie taryfa na przewóz osób, bagażu i przesyłek ekspresowych w bezpośredniej komunikacji pomiędzy Niemcami a Obszarem Saary (zesz. 1, 2 i 3).

W zakresie **wewnętrznych taryf towarowych** należy wskazać na następujące ważniejsze zmiany. Wejście w życie z dn. 1/XI dodatku I do taryfy kolejowej na przewóz towarów i zwierząt w sąsiedzkiej komunikacji Górnośląskiej. Z dniem 15 listopada do taryfy towarowej cz. I B i cz. II zesz. 1, 2 i 3 wprowadzono szereg drobnych zmian i uzupełnień mających charakter ulg szczególnych (gazy skroplone, ptactwo, cukier i t. p.) od tej daty wprowadzono również szereg drobnych zmian i uzupełnień w taryfie towarowej polskich kolei wąskotorowych cz. I, II, III i IV mających na celu usprawnienie przewozów na kolejach wąskotorowych.

W zakresie **taryf towarowych** z kolejami **zagranicznemi** należy zanotować: wejście w życie z dn. 1 listopada dodatku I do taryfy Polsko-Węgierskiej na przewóz przesyłek zwyczajnych węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego, oraz koksu gazowego.

W dniu 15 listopada weszła w życie taryfa towarowa Czechosłowacko-Rumuńska cz. II a i równocześnie utraciła moc obowiązującą taryfa na przewóz towarów pomiędzy stacjami Czechosłowackich kolei żelaznych z jednej strony a stacjami rumuńskich kolei żelaznych z drugiej strony, obowiązująca od dn. 1.8 1929 r.

Z dn. 1 listopada wprowadzono w życie dodatek 2 do zeszytu 1 do taryfy towarowej Polskogórnośląsko-niemieckiej.

Z dn. 15 listopada straciła moc obowiązującą Austrjacko-Polska taryfa towarowa na przewóz żywych i bitych zwierząt oraz świeżego mięsa.

Z ważnością od dn. 15 listopada wszedł w życie dodatek I do taryfy towarowej Polsko-Czechosłowacko-Dunajowej, zawierający drobne zmiany i uzupełnienia do tej taryfy.

Z upływem dnia 15 listopada straciły moc obowiązującą zniżone opłaty dla pośpiesznych przesyłek pakietów (paczek) ze st. Wien-Nordbahnhof do Polski w komunikacji towarowej Polska - Austrja.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w listopadzie r. ub. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych . . .	19.997.020	zł.
b) „ „ bagażu i przesyłek ekspresowych . .	1.071.596	„
c) „ „ towarów	78.354.537	„
d) uboczne	1.390.288	„
Razem . .	100.813.441	zł.

W porównaniu z październikiem r. ub. (105.727.779 zł.) wpływy w listopadzie r. ub. zmniejszyły się o 4,5%, a w porównaniu z listopadem r. 1930 (110.401.514 zł.) zmniejszyły się o 8,7%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 58581. 4.II.32. 8.000.